45

C11/8

— OPS. AEROTRANSP. EN MLV

— CAT EN MLV.

COMANDO DE INSTRUCCION
ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA AEREA
CURSO SUPERIOR DE CONDUCCION

BUENOS AIRES
30 Ago 82
T E ESP 03/82

Com. Matassi 2402

156/8 Amarillo

UNA OPERACION AEROTRANSPORTADA EN EL TEATRO DE OPERACIONES DEL ATLANTICO SUR
- ISLAS MALVINAS -

PRODUCIDO POR: COMODORO JORGE FRANCISCO MARTINEZ

INDICE

OPERACIONES AEROTRANSPORTADAS

INFORMACION GENERAL

1. Se ha dicho con razón que la VELOCIDAD es una de las conquistas del hombre actual, que el movimiento es la característica mas acusada de los tiempos modernos, que la guerra contemporánea es fundamentalmente un problema de transporte, que las concepciones estratégicas y tácticas estarán condenadas al fracaso si carecen del transporte que apoye su dinámica. En la actualidad todos los conceptos bélicos están asociados a la idea de RAPIDEZ, MOVILIDAD y OPORTUNIDAD.

2. En años recientes, la MOVILIDAD ha ocupado una posición única en su género entre las prioridades establecidas por los tácticos y la búsqueda de una mejora contínua de ésta, sé ha convertido en la filosofía que gobierna la táctica moderna.

3. Dentro del extenso campo de la MOVILIDAD, pocos temas han estimulado mas la imaginación de los planificadores que el referido al transporte aéreo.

4. Es que el transporte aéreo, desde el punto de vista estratégico, confiere a los modernos ejércitos un grado de movilidad sin precedentes en la concentración de fuerzas y en el campo táctico facilita a las FFSS la posibilidad de efectuar rápidos cambios de posiciones, elevando su grado de movilidad para ubicar sus propios medios en las mejores condiciones de empleo (posiciones relativas favorables).

5. El intenso interés que en la actualidad se observa hacia el transporte aéreo tiene su buena razón de ser y constituye una consecuencia natural y lógica de su gran utilización en conflictos recientes VIETNAM, ANGOLA, OGADEN, AFGANISTAN y MALVINAS u operaciones especiales (como la efectuada por los israelíes en 1976 en el aeropuerto de ENTEBBE-UGANDA).

6. Las experiencias de la guerra de VIETNAM generaron una

una serie de innovaciones y tácticas nuevas en los procedimientos operativos de asalto aéreo, transporte de tropas, abastecimiento y evacuación y traslado aéreo. que aún perduran y son utilizadas por distintas Fuerzas Aéreas del mundo, incluída la nuestra.

7. Es evidente que en el último conflicto del Atlántico Sur el transporte aéreo fue el proveedor del sostén logístico por excelencia, prueba de ello es el detalle de lo realizado, que figura en Anexo "ALFA".

8. El concepto de empleo, durante el período anterior al bloqueo enemigo, fue el establecimiento de líneas de aporte en la zona del interior y el de un Puente Aéreo desde dos cabeceras en el Teatro de Operaciones: COMODORO RIVADAVIA y RIO GALLEGOS.

9. Con posterioridad al establecimiento del bloqueo con operaciones de Transporte Aéreo Operativo (Asalto Aéreo y Abastecimiento Aéreo).

10. Dentro del Abastecimiento Aéreo se cumplieron tareas a través de procedimientos de entrega por aterrizaje (PUERTO ARGENTINO), lanzamiento aéreo (DARWIN y BAHIA FOX) y reabastecimiento de combustible en vuelo.

11. Como Asalto Aéreo se estudió una operación originada e impulsada por la Fuerza Ejército que es la motivación de este trabajo.

12. Así es, que el propósito es esclarecer conceptos y hacer algo de historia de una de las tantas alternativas por la que atravesó el conflicto del Atlántico Sur.

- UN UNICO PUENTE, DEMASIADO GRANDE, DEMASIADO LEJOS

Y QUE NO CONDUCIA A NINGUN SITIO -

I - ANTECEDENTES

CONCEPTOS DOCTRINARIOS

13. Dentro de los procedimientos de Transporte Aéreo Operativo, el Asalto Aéreo es la entrega de Tropas, sus armamentos, equipos y suministros por lanzamiento ó desembarco, directamente en el frente, en los lugares preestablecidos de combate ó en sus proximidades.

14. El Asalto Aéreo es parte de una operación aerotransportada; por lo tanto requiere la intervención de la Fuerza Aérea y de la Fuerza Terrestre. Por ello, la resolución de realizarlo, es responsabilidad del Comité Militar ó del Comandante del Teatro de Operaciones y tiene el carácter de operación conjunta.

15. Para su resolución, deberán considerarse los siguientes aspectos fundamentales:

1°) Si su empleo es indispensable ó se puede recurrir a otro tipo de maniobra táctica.

2°) Si se tiene Superioridad Aérea.

3°) Si es posible lograr la sorpresa.

4°) Si existe suficiente información.

5°) Si con armamento aerotransportable, se podrá lograr el objetivo.

6°) Si se cuenta con los medios de comunicaciones necesarias.

16. En Anexo "BRAVO" se amplían los conceptos que la Fuerza Aérea en su Reglamento de Operaciones Aéreas de Transporte (RAC 5) considera como rectores.

NECESIDAD DE UNA OPERACION AEROTRANSPORTADA EN MALVINAS

17. Luego del desembarco enemigo en SAN CARLOS, la profundidad de su penetración y su alta movilidad ante la estaticidad del dispositivo de defensa concebido, y la pobre capacidad de desplazamiento de los medios propios llevó a que se comenzara a gestar

///

S

en las FFSS la idea de la necesidad de una operación aerotransportada.

18. Esta maniobra se consideraba detendría o retardaría el avance, para ello se seleccionaron zonas de lanzamiento, tales como las señaladas en Anexo "CHARLIE".

19. Es de hacer notar que a esta altura de los acontecimientos, 24/25 May, parecían existir en la Fuerza Ejército otros factores de presión, que escapaban a la pureza de la maniobra militar para obtener un cambio en la batalla, como aquellos que hacían al mantenimiento del frente interno (propia Fuerza) y externo (público nacional) luego de una acción de relevante publicidad.- OPERACION AEROTRANSPORTADA - .

20. Los condicionantes de ambas Fuerzas fueron expuestos ante el Comandante en Jefe del Ejército y los componentes del Comando Conjunto del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur el 25 May 82.

21. La posición de Fuerza Aérea fue avalada con posterioridad por el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea y los miembros de la Institución en el Comando Conjunto, no así la de Ejército que no contó con la aprobación del componente terrestre.

II - MEDIOS

Ejército Argentino

22. La Fuerza Ejército contaba en COMODORO RIVADAVIA con una Fuerza de Tareas de la IV Brigada de Infantería Aerotransportada, siendo este el elemento a empeñar.

23. La misma estaba compuesta por:

1°) 700 hombres

2°) 75 Tn de carga de acompañamiento (armas, raciones, munición todo para TRES días de combate).

Fuerza Aérea

24. Todos los medios de transporte aéreo con capacidad para lanzamiento dentro y fuera del teatro eran:

1°) 5 C-130H (64 paracaidístas sin carga: 5 aviones: total 320 HH).

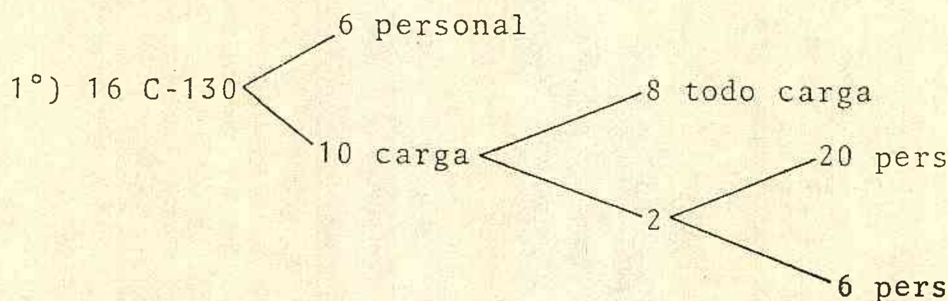
2°) 9 FK-27 (27/35 paracaidístas sin carga: 9 aviones: total 287 HH)

Movimiento aéreo operativo

25. Es de hacer notar que los elementos aerotransportados deben ser lanzados con sus cargas de acompañamiento, es decir que el soldado debe hechar pie a tierra no sólo con su equipo personal sino además con las armas, munición y víveres que le permitan pasar al combate como una unidad constituída.

26. Además, el lanzarse con abastecimientos para TRES días conlleva la necesidad de sostener su esfuerzo con posteriores operaciones.

27. El movimiento inicial debía ser concebido en base al siguiente detalle:



2°) 9 FK-27.

28. Para ello la operación demandaba:

1°) Primera OLA = 16 C-130 y 9 FK-27

2°) Segunda OLA = 8 C-130 y 9 FK-27

29. De la consideración de lo disponible lo requerido y las

7

características del Teatro surge el análisis con los condicionamientos propios de la FACTIBILIDAD y ACEPTABILIDAD que se detallan en los títulos siguientes.

III - ANALISIS

Condicionamiento de la Fuerza Aérea para una Operación Aerotransportada en el Area Malvinas

I - De orden táctivo

1°) Obtención de la superioridad aérea, en el momento de la ejecución de la operación.

2°) Mantenimiento de sombrilla aérea del CI sobre la ZL.

3°) Contar con suficiente y detallada información referida a:

a) Ubicación de fragatas misilísticas y portaaviones.

b) Ubicación de PAC

c) Ubicación de los piquetes de radar

d) Ubicación de la AAe enemiga

4°) Conveniencia del aprovechamiento de la sorpresa, no realizando la operación con la totalidad de los medios en una sola oportunidad.

5°) No se asegura un reabastecimiento ni una segunda ola razón por la cual, el elemento trasladado en cada avión debe ser autosuficiente, reduciendo así la capacidad de transporte de personal.

6°) La operación se debe realizar juntamente con otra de engaño o distracción.

7°) Dificultad de recorrer la ruta de aproximación aérea en mas de una oportunidad, impidiendo así la concentración del personal y abastecimiento en una misma oportunidad.

8°) El lanzamiento nocturno presenta, por los adelantos técnicos del enemigo, idénticos riesgos y condicionamientos que el diurno, incrementado por las dificultades propias de la localización de la ZL nocturna.

9°) La obtención de una altura de lanzamiento adecuada, delata la presencia a los medios de detección enemigos.

10°) Las capaciades del enemigo, hacen que las posibilidades de intercepción y derribos por artillería antiaérea, se aprecien elevadísimas, ocasionando graves pérdidas de medios aéreos (Totalidad medios de transporte FAA)

II - De Orden Técnico

1°) La aproximación debe ser realizada a muy baja altura, sin posibilidades ciertas de ubicación de la ZL.

2°) La ZL debe permitir el lanzamiento en un solo pasaje, por la imposibilidad de repetir la recorrida de lanzamiento.

3°) Capacidades de las aeronaves:

a) C-130: 64 paracaidístas sin cargas (5 avs - total 320)

b) F-27: 27/35 paracaidístas sin cargas(9 avs - total 287)

III - De Orden Meteorológico

1°) En el sector NNE de Puerto DARWIN, se presenta una zona de permanente nubosidad baja, lo que no otorga "el techo necesario".

2°) La meteorología es sumamente variable

3°) La meteorología hace más factible la operación sobre GRAN MALVINA que sobre SOLEDAD.

4°) Los vientos en superficie son de elevada intensidad (más de 20 nudos)

Operaciones Aerotransportadas en Malvinas - Consideraciones sobre Aceptabilidad

I - Diurna

Ventajas:

1°) Mejor visualización de la ZL y reunión de los elementos de combate luego de su lanzamiento.

Desventajas

1°) Mayores posibilidades de intercepción al Escuadrón de aviones C-130 y F-27 ya que durante las horas diurnas es cuando

el enemigo tiene mayor cantidad de cazas en el aire.

2°) El factor viento en superficie (normalmente mas de 15 nudos) puede significar un elevado número de bajas entre el personal lanzado.

Cálculo de aceptabilidad: POCO ACEPTABLE (30% de aceptabilidad) por:

1°) Las pérdidas que sufrirán los aviones propios por acción de la caza interceptora enemiga.

2°) Las bajas entre el personal lanzado.

3°) La escasa cantidad de tropa puesta en el terreno en relación al esfuerzo y a las pérdidas de aviones y personal que se sufrirán en la operación.

2 - NOCTURNA

Ventajas:

1°) Menor posibilidad de intercepción de los aviones C-130/F-27 por parte de la caza interceptora enemiga.

Desventajas:

1°) Grandes problemas de visualización de la ZL y reunión de los elementos de combate, luego de su lanzamiento.

2°) El factor viento en superficie y la falta de referencias en la aproximación al suelo del personal lanzado, significará un elevado número de pérdidas entre el personal de paracaidistas.

3°) Posibilidad que la flota enemiga, adelante piquete radar y fragatas misilísticas en el Estrecho de SAN CARLOS y en el Cerro CHOISEUL, cubriendo asi la ZL prevista en DARWIN

Cálculo de aceptabilidad: MUY POCO ACEPTABLE (25% de aceptabilidad) por:

1°) La pérdida de aviones propios por acción de misiles.

2°) Las grandes bajas entre el personal lanzado en condiciones nocturnas.

3°) La escasísima cantidad de tropa puesta en el terreno, en relación al esfuerzo realizado y a las pérdidas que se sufrirán en la operación.

3 - DIURNA/NOCTURNA (Vuelos de navegación de ida diurna, lanzamiento con últimas luces, regreso nocturno).

Ventajas:

1°) Una relativamente buena visualización de la ZL.

Desventajas

1°) Los aviones C-130/F-27, podrán ser interceptados de ida por aviones CI del ENO y durante el regreso nocturno por misiles de buques.

2°) El factor viento, seguirá siendo condicionante de las pérdidas entre el personal lanzado.

Cálculo de aceptabilidad: MUY POCO ACEPTABLE (25% de aceptabilidad) por:

1°) Pérdida de aviones propios acción de misiles de buques y/o Caza Interceptora enemiga.

2°) Las bajas entre el personal lanzado.

3°) La escasa cantidad de tropa puesta en el terreno, en relación al esfuerzo realizado y a las pérdidas que se sufrirán en la operación.

IV - CONCLUSIONES

30. De lo expuesto en el análisis se aprecia en cuanto a FACTIBILIDAD lo siguiente:

1°) Los factores condicionantes establecidos por Fuerza Aérea, determinan que una operación aerotransportada sobre MALVI-

NAS, implica un grave riesgo para la continuidad de la capacidadde transporte de esta Fuerza, por lo cual la decisión de empleo debe ser un último recurso habiendo conjugado los factores TACTICOS, TECNICOS y CLIMATICOS con el rédito de la operación.

2°) En caso de operar utilizando la totalidad de los medios aéreos disponibles (5 C-130 y 9 F-27) se contaría en la zona objetivo, con efectivos equivalentes a 2 Ca I (+) sin medios de apoyo de fuego de nivel unidad.

3°) Es fundamental disponer de adecuada y cierta información para disminuir los riesgos tácticos de la operación.

4°) La oportunidad de la operación está condicionada por la conjunción de factores TACTICOS y METEOROLOGICOS, de incierta compatibilización.

5°) La selección de la ZL apta, limita la factibilidad terrestre.

6°) Es posible-con un considerable esfuerzo y riesgo-colocar en PUERTO ARGENTINO efectivos del orden de 390 hombres, en entrega por aterrizaje en un lapso similar y con pérdidas de personal y material nulas.

31. Asimismo en cuanto a ACEPTABILIDAD se concluye que históricamente, las operaciones aerotransportadas son de elevado costo de material y personal, por lo que deben realizarse en condiciones que aseguren un gran rédito en base a las pérdidas que se van a sufrir.

32. En este caso particular, para cuaquiera de las tres alternativas señaladas (diurna, nocturna y diurna-noctura) se concluye en que las pérdidas serán grandes (tanto en aviones, como en el personal lanzado), todo ello para poner en tierra y en condiciones de combatir alrededor de 300 hombres (como máximo).

33. La pregunta clave es ¿Vale la pena un esfuerzo semejante para colocar tan pobre cantidad de efectivos, comparando con los casi 9000 hombres con que ya contamos en las ISLAS MALVINAS?

34. Recordemos que las pérdidas de aviones afectarán seriamente las tareas de transporte operativo que seguirán siendo altamente prioritarias en las operaciones.

35. Por todo ello, si bien se ha asignado porcentajes de aceptabilidad, como corresponde a todo trabajo de EM, se concluye que este tipo de operaciones es NO ACEPTABLE para la situación actual.

36. Por otra parte del estudio realizado por el Estado Mayor (ad-hoc) de Ejército sobre las implicancias de una operación aerotransportada sobre SAN CARLOS y/o DARWIN, cuyo desarrollo se adjunta en Anexo "DELTA", se puede transcribir lo siguiente:

1°) La imposibilidad de una efectiva conexión y la poca probabilidad de un reabastecimiento aéreo obligan a incrementar las dotaciones iniciales disminuyendo efectivos.

2°) La casi nula movilidad a campo traviesa dada fundamentalmente por la servidumbre que impone el acarreo de munición indica que las ZL a seleccionar deben estar muy próximas a las Z obj (s).

3°) Los vientos predominantes en la Isla exceden normalmente los 20 nudos constituyendo el condicionamiento más importante de la operación y obligan a un exhaustivo análisis de los pronósticos meteorológicos

37. De todo lo expuesto surge el aserto escrito al comienzo del trabajo, el cual se considera la mas válida conclusión:

- UN UNICO PUENTE, DEMASIADO GRANDE, DEMASIADO LEJOS Y QUE NO CONDUCIA A NINGUN SITIO -

ANEXO "ALFA"

ACTIVIDAD TOTAL REALIZADA EN EL PUENTE AEREO A MALVINAS

OPERANDO DESDE CRV - EPO - PAL - GAL y GRA -

(Período comprendido entre el 02 Abr 82 y el 13 Jun 82)

CARGA TRANSPORTADA Por Fuerza Aérea en cumplimiento de requerimientos de:	TONELADAS	PORCENTAJES
FUERZA EJERCITO	**4047**	**74,36%**
FUERZA AEREA	1179,4	21,67%
FUERZA ARMADA	215,6	3,96%
TOTALES	5442	

PERSONAL TRANSPORTADO Por Fuerza Aérea en cumplimiento de requerimientos de:	PAX	PORCENTAJES
FUERZAEJERCITO	8155	83,82%
FUERZA AEREA	1134	11,65%
FUERZA ARMADA	440	4,54%
TOTALES	9729	

HORAS VOLADAS AVIONES	FUERZA AEREA	2047 Hs
	AEROLINEAS ARG	**239:25 Hs**
	AUSTRAL	15:40 Hs

ANEXO "ALFA" UNO

ACTIVIDAD AEREA DE TRANSPORTE REALIZADA POR LA FUERZA AEREA SUR - PUENTE AEREO CRV - MLV

(Período comprendido entre el 01 May 82 y el 13 Jun 82)

ACTIVIDAD CUMPLIDA CON CERCO AEREO

VUELOS REALIZADOS CON ATERRIZAJE	31
VUELOS REALIZADOS CON LANZAMIENTO	2
VUELOS REALIZADOS HASTA MENOS DE 60 NM DE MALVINAS SIN ATERRIZAJE	21
VUELOS DE EXPLORACION Y RECONOCIMIENTO	6
PASAJEROS TRASLADADOS	514
EVACUACION AEROMEDICA	264

CARGA TRANSPORTADA En cumplimiento de requerimientos de:	TONELADAS	PORCENTAJE
FUERZA EJERCITO	268	61,60%
FUERZA AEREA	134	30,80%
FUERZA ARMADA	33	7,60%
TOTAL	435	

HORAS VOLADAS	427:25 Hs
CARGA LANZADA	17,5 Tn

REGLAMENTO OPERACIONES AEREAS DE TRANSPORTE -RAC 5-

CONCEPTOS DOCTRINARIOS

1. El transporte aéreo se lleva a cabo a través de operaciones de Transporte Aéreo Operativo y Ordinario.

2. Ambos tipos de operaciones, se realizan mediante la ejecución de las siguientes tareas:

1°) Operaciones de Transporte Aéreo Operativo:

a) Asalto Aéreo

b) Transporte de Tropa

c) Abastecimiento Aéreo

d) Evacuación Sanitaria y Traslado Aéreo

e) Operaciones Aerotransportadas

2°) Operaciones de Transporte Aéreo Ordinario:

a) Servicios Aéreos

Asalto Aéreo

3. Es la entrega de Tropas, sus armamentos, equipos y suministros por lanzamiento ó desembarco, directamente en el frente en los lugares preestablecidos de combate ó en sus proximidades.

4. Este procedimiento permite a las Fuerzas Terrestres colocar en el lugar y oportunidad deseados, un esfuerzo que puede ser decisivo para el Curso de las Operaciones.

5. El Asalto Aéreo es parte de una operación aerotransportada; por lo tanto requiere la intervención de la Fuerza Aérea y de la Fuerza Terrestre. Por ello, la resolución de realizarlo, es responsabilidad del Comité Militar ó del Comandante del Teatro de Operaciones y tiene el carácter de operación conjunta.

6. Para su resolución, deberán considerarse los siguientes aspectos fundamentales :

1°) Si su empleo es indispensable ó se puede recurrir a otro tipo de maniobra táctica.

2°) Si se tiene Superioridad Aérea

3°) Si es posible lograr la sorpresa

4°) Si existe suficiente información

5°) Si con armamento aerotransportable, se prodrá lograr el objetivo.

6°) Si se cuenta con los medios de comunicaciones necesarias

7. Una vez que se resuelve realizar un Asalto Aéreo, se estructura la fuerza conjunta y se emite la directiva inicial.

8. En este tipo de operación las responsabilidades normalmente serán las siguientes:

1°) Del Comando Aéreo de Transporte.

a) Localizar las zonas de entrega y/o aterrizaje

b) Determinar las rutas de aproximación a las zonas de entrega y/o aterrizaje, más convenientes.

c) Entregar las tropas por lanzamiento o desembarco en los lugares seleccionados.

d) Proveer los ECTA y los Equipos Control de Combate que sean necesarios, a fin de dar apoyo a la operación.

2°) Del usuario:

a) Preparar el personal y material a transportar.

b) Transportar el personal y material hasta los lugares de embarque.

c) Preparar las zonas de lanzamiento y/o aquellos aeródromos donde se efectuará el aterrizaje (siempre que no

pertenezcan a la Fuerza Aérea).

2°) Conjuntas:

a) Selección de las zonas de entrega y aterrizaje

b) Selección de los aeródromos de salida.

9. El Comandante de Fuerza Aérea del Teatro de Operaciones donde se ejecutará las tarea, será el responsable de asegurar la Superioridad Aérea, Interdicción, Apoyo Aéreo Directo y Reconocimiento y Exploración que se requiera para la realización del Asalto Aéreo.

Operaciones Aerotransportadas

10. Son operaciones de transporte aéreo en las cuales se realizan todas ó algunas de las tareas de transporte aéreo, en forma simultánea, para trasladar Unidades de Superficie, equipadas y configuradas para el combate y ubicarlas de acuerdo con el despliegue requerido para la ejecución inmediata de las operaciones terrestres.

11. Estas misiones, serán materializadas mediante maniobras de envolvimiento vertical, normalmente llevadas a cabo contra la retaguardia ó los flancos del enemigo. Para ello, será necesario comenzar las operaciones con tareas de Asalto Aéreo, complementadas luego con tareas de transporte de tropas (Operaciones Aeromóviles), Abastecimiento y Evacuación Sanitaria y Traslado Aéreo.

12. La coordinación es un factor esencial en la planificación de estas operaciones, y para el Comando y Control de las mismas debe integrarse un sistema similar al de las operaciones aeroterrestres.

13. Asimismo, se requerirá un alto grado de Superioridad Aérea, tareas de Interdicción, de Apoyo Aéreo Directo y Reconocimiento Aéreo durante su desarrollo, para dar libertad de acción a la Fuerza Aerotransportada, durante su concentración y maniobra.

14. De acuerdo con la magnitud, objetivo perseguido y/o tiempo de duración de las Operaciones Aerotransportadas que utilicen el Asalto Aéreo, éste se clasifica en:

1°) Operaciones de Enlace Temprano: Consiste en el lanzamiento de tropas de la retaguardia (ó en los flancos) de las posiciones terrestres enemigas, para que una vez que sean logrados los Objetivos asignados, hagan rápidamente contacto con las propias tropas.

2°) Raids: comprende el lanzamiento de pequeñas Unidades dentro del territorio enemigo, las cuales, una vez que han cumplido su Objetivo, deben ser rescatadas nuevamente (por aire u otros medios).

3°) Operaciones Especiales: para realizar demostración de Fuerza, apoyo a Fuerzas contraguerrillas, guerra psicológica, etc.

IMPLICANCIAS DE UNA OPERACION AEROTRANSPORTADA SOBRE SAN CARLOS Y/O DARWIN

1. Ventajas:

1°) En caso de éxito solo se obtiene mas favorable acción sicológica propia

2°) Se logra desorganizar instalaciones logísticas de carácter local.

2. Desventajas:

1°) La operación enemiga sobre PUERTO ARGENTINO es abastecida logísticamente por medio de depósitos costeros apoyados en instalaciones civiles las que son provistas por naves y/o helicópteros, sin problemas de tonelajes ni de variedades. Consecuentemente la operación propia no incide sobre el apoyo logístico del enemigo a PUERTO ARGENTINO en razón, por lo expuesto, de que el mismo no depende de SAN CARLOS y/o DARWIN.

2°) La conquista de SAN CARLOS impone la simultánea o sucesiva conquista de DARWIN dado que conquistar uno y no el otro objetivo implica dejar intacta una fuente de abastecimiento de alternativa. Este no invalida el apartado anterior que mantiene vigencia.

3°) En esta operación debe ser descartada la obtención de la SORPRESA por:

a) El alerta del enemigo en cuanto a la propia capacidad aerotransportada (expresiones del Comandante terrestre enemigo).

b) Detección lejana y próxima por radar

4°) La eventual Operación Aerotransportada no reúne condiciones mínimas de éxito por las siguientes causas:

a) Se efectúa el lanzamiento sobre una posición enemiga

b) Esta posición tiene orientado su esfuerzo principal la DA.

c) Cuenta con gran cantidad de medios de detección aérea.

d) Intenso fuego de apoyos navales

e) Capacidad de reacción inmediata de la acción aérea enemiga.

f) Presencia constante de tres fragatas en el Estrecho SAN CARLOS con amplia capacidad antiaérea.

5°) Imposibilidad de materializar una conexión - terrestre por la incapacidad de las fuerzas de tierra propias dada la lejanía de su posición y la falta de movilidad y una conexión marítima por el dominio del mar que ejerce el enemigo.

6°) No se cuenta con información ni Icia sobre la Zona Objetivo, en especial sobre el terreno y el enemigo (poder de combate y dispositivo).

7°) No se asegura la continuidad de la operación por la improbabilidad de colocar olas posteriores de personal y reabastecimiento. En consecuencia la operación tiene una autonomía inmodificable de 72 hs.

8°) En general, las características del terreno no son aptas para efectuar un lanzamiento, dada la proximidad del mar la gran cantidad de cursos de agua, las alturas existentes y las desfavorables condiciones de transitabilidad

CONDICIONAMIENTOS PROPIOS

3. De orden táctico:

1°) Necesidad de conexión o reabastecimiento (antes de las 72 horas)

2°) Limitada movilidad

3°) Operar con reducidos medios aéreos en limitados períodos de tiempo (vuelos furtivos) que obligan a perder el concepto de masa.

4°) Necesidad de contar con AAD durante el lanzamiento y durante la conquista de la Cabeza Aérea.

5°) Carencia de medios orgánicos que permitan la DA de la Cabeza Aérea.

6°) Necesidad de poseer información detallada de la zona de lanzamiento (dispositivo propio, campos minados, obstáculos,etc)

4. De orden técnico:

1°) No disponer de los medios suficientes para colocar efectivos del orden de 1 FT en una sola ola.

2°) Imposibilidad de poder prever otras olas en la operación o bien reducir la periodicidad entre ola y ola

2°) Las grandes bajas entre el personal lanzado en condiciones nocturnas.

3°) La escasísima cantidad de tropa puesta en el terreno, en relación al esfuerzo realizado y a las pérdidas que se sufrirán en la operación.

3 - DIURNA/NOCTURNA (Vuelos de navegación de ida diurna, lanzamiento con últimas luces, regreso nocturno).

Ventajas:

1°) Una relativamente buena visualización de la ZL.

Desventajas:

1°) Los aviones C-130/F-27, podrán ser interceptados de ida por aviones CI del ENO y durante el regreso nocturno por misiles de buques.

2°) El factor viento, seguirá siendo condicionante de las pérdidas entre el personal lanzado.

Cálculo de aceptabilidad: MUY POCO ACEPTABLE (25% de aceptabilidad) por:

1°) Pérdida de aviones propios acción de misiles de buques y/o Caza Interceptora enemiga.

2°) Las bajas entre el personal lanzado.

3°) La escasa cantidad de tropa puesta en el terreno, en relación al esfuerzo realizado y a las pérdidas que se sufrirán en la operación.

IV - CONCLUSIONES

30. De lo expuesto en el análisis se aprecia en cuanto a FACTIBILIDAD lo siguiente:

1°) Los factores condicionantes establecidos por Fuerza Aérea, determinan que una operación aerotransportada sobre MALVI-

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

1 - REGLAMENTO OPERACIONES AEREAS DE TRANSPORTE (RAG 5)

2 - ARCHIVO DEL AUTOR

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO DE OPERACIONES AEREAS
I BRIGADA AEREA

INFORME SOBRE EL DESARROLLO DE LAS OPERACIONES DE TRANSPORTE AEREO REALIZADAS POR EL COMANDO AEREO DE TRANSPORTE "OPERACION MALVINAS"

I - ORGANIZACION.

1. La creación del Comando Aéreo de Transporte, ordenada por el Mensaje Nº AS-3366 GHO 061300 Abr 82, del Comando en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina, tiene por objetivo desarrollar operaciones aéreas de transporte de gran magnitud a través de todos los medios aéreos disponibles para satisfacer los requerimientos emergentes de cada Fuerza y en relación al posible conflicto Malvinas.

2. La orgánica del Comando Aéreo de Transporte se conforma según el Anexo "ALFA".

3. Si bien la orgánica responde aproximadamente a lo previsto en el Marco Regional, cabe destacar que por razones de falta de personal solo se estructuró en forma efectiva el Departamento Operaciones.

4. Se enumera a continuación el personal que integró efectivamente el Comando:

- Comandante Aéreo de Transporte: Brigadier D Enrique R VALENZUELA
- Departamento Personal: Jefe Comodoro D Aldo R FERNANDEZ
- Departamento Inteligencia: No se estructuró.
- Departamento Operaciones: Jefe Comodoro D Jorge F MARTINEZ
  - Centro Coordinador de Cargas:

    Vicecomodoro D Roberto NOE

    Mayor D Walter BARBERO

    Capitán D Hernán VILLAFAÑE

    Capitán D Jorge GARCIA

    Capitán D Damián PETERSON

    Suboficial Mayor Adolfo RECALDE

    Cabo Felipe GUTIERREZ
  - División Operaciones Predispuestas:

    Vicecomodoro D Angel TORIBIO

    Vicecomodoro D Juan Daniel PAULIK

    Mayor D Luis SABOLO

Capitán D Adán DAVILA

Capitán D Jorge HERRERA

Suboficial Auxiliar Jorge RICCI

Cabo Agustín LOMBIDE

- División Operaciones en Desarrollo:

Vicecomodoro D Juan Daniel PAULIK

Capitán D Hugo OLMOS

Capitán D Antonio FAZIO

Capitán D Armando VALVERDE

S M (R) Anselmo BONELL

Suboficial Ayudante Horacio GONZALEZ

Suboficial Auxiliar Carlos NAZZARI

- Sección Estadística y Documentación:

Capitán D Carmelo BERGARA

Suboficial Ayudante Julio BALARDINI

- Departamento Material: Jefe Comodoro D Enzo COLS

- Departamento Comunicaciones: Jefe Comodoro D Juan José PUIG

Auxiliar 1er Teniente D Héctor TOBAR

- Departamento Finanzas: Jefe Vicecomodoro D Francisco José LOPEZ

II - RESUMEN DE LAS TAREAS REALIZADAS.

5. Previo a la constitución del CAT, se desarrollaron las tareas de Transporte Aéreo según lo siguiente:

1º) Para la operación de recuperación de las Islas Malvinas se trabajó con una planificación surgida de los requerimientos de Ejército y de Fuerza Aérea para el movimiento inicial; dicho planeamiento partía del día D a D + 1 con un total de TREINTA Y TRES (33) tareas predispuestas.

2º) La operación fué planificada en CUATRO (4) Fases: Alistamiento, Despliegue, Asalto y Sostenimiento.

3º) En la fase de Asalto se emplearon CUATRO (4) C-130, CINCO (5) F-28, UN (1) F-27 para BYS y UN (1) G-II para enlace.
×
4

4º) Para la fase de Sostenimiento se mantuvo en CRV a disposición de la FAS DOS (2) C-130H y DOS (2) F-28 que finalizaron el 18 de abril.

6. A partir de la constitución del CAT comenzaron a centralizarse los requerimientos de FA provenientes del CAE/FAS y de Ejército y ARA provenientes del EMC.

7. Los requerimientos de grandes movimientos a MLV se planificaron en DOS (2) Etapas:

1º) Movimiento desde el origen (Baires, CBA, SIS, PAR, etc) a GAL o CRV, empleando básicamente aviones B-707 para carga y/o personal y aviones B-737 (AA) F-28 y BAC-500 (AU) para el personal.

2º) Movimiento entre GAL MLV o CRV MLV con aviones C-130, F-28 y B-737 (AA).

8. De esta forma se pudo completar rápidamente requerimientos que en caso de realizarlos desde el origen hasta MLV no hubieran podido finalizarse antes del 29 Abr.

9. Ante la situación de incremento brusco de los requerimientos, producto de la suspensión de cruce en buques a partir del 15 de abril y con el objeto de obtener máxima eficiencia de los medios aéreos de transporte se desdobla el CAT, instalándose en CRV un ECTA a cargo del A-3, constituyéndose un Centro Coordinador de Carga, Operaciones, un POTA, una TAC con medios propios que se suman a los de la IX Brigada Aérea y un Escalón de Apoyo Técnico. A partir de ese momento desde la I Brigada Aérea se organizan los vuelos masivos a CRV y el Grupo CAT CRV planifica la operación de Puente Aéreo masivo que finalizará el 29 de abril.

10. Con posterioridad a dicha fecha, 1º de mayo al 15 de junio, permanece en CRV el Jefe del Grupo 1 de Transporte Aéreo a cargo de 2/3 C-130H a disposición de la FAS realizando traslados de personal y material a MLV por aterrizaje y lanzamiento.

11. Asimismo en oportunidades de movimientos masivos originados fuera de BAIRES se destacó Oficiales de Enlace para coordinar los embarques y al mismo tiempo mantener informado al Departamento Operaciones el desarrollo de la tarea. Como ejemplos de dichos lugares se puede mencionar: EPO, PAR, SIS y CBA.

12. En forma general se puede agregar que se logró un buen empleo de los aviones B-707 como cargueros, siempre y cuando se contara con los medios necesarios para carga y descarga. Muy buen empleo de F-28 para traslado de carga para etapas cortas en aquellos casos de cargas de tipo masivo de fácil carga y amarre (munición, víveres, vestuario, etc.); reservando el material C-130 para cargas que no pudieran ser transportadas en otro medio y para su empleo táctico (único avión que por sus características pudo asegurar su empleo en MLV iniciadas las hostilidades y con una carga de pago que hiciera aceptable su operación).

13. Es destacable la labor realizada por las empresas aerocomerciales, en especial por parte de las tripulaciones, que operaron sin tener en cuenta mínimos meteorológicos y/o restricciones de operación, demostrando un alto espíritu patriótico y un gran nivel profesional en especial las tripulaciones de B-737 y BAC-111 que operaron en MLV durante el Puente Aéreo.

14. Como resumen de los movimientos realizados se tiene:

1º) Totales Generales desde el 1º Abr al 29 Jun inclusive:

Pasajeros: FA 10.610 Ej 37.475 ARA 3.293.

Carga: FA 4.494,7 Ej 5.024,8 ARA 390,5

Totales: Pasajeros 51.378 Carga 9.914 Tn.

Horas Voladas: FA 6.875:20 AA 1.004:00 AU 141:36

2º) Traslados de la FAS desde el 02 Abr al 17 24:00 hs:

Pasajeros: FA 283 Ej 1.154 ARA ---

Carga: FA 366,1 Ej 818,6 ARA ---

Totales: Pasajeros 1.437 Carga 1.184,7 Tn

Horas Voladas: FA 490:00 C-130 283:00 F-28 207:00.

3º) Traslados del CAT desde el 01 Abr al 16 Jun 24:00 (Despliegue):

Pasajeros: FA 7.992 Ej 26.111 ARA 3.132

Carga: FA 3.858,5 Ej 4.839 ARA 390,5

Totales: Pasajeros 37.235 Carga 9.088 Tn.

Horas Voladas: FA 6.159:25 AA 986:35 AU 93:35.

4º) Traslados a Malvinas desde 02 Abr al 13 Jun (Despliegue):

Pasajeros: FA 1.134 Ej 8.155 ARA 440

Carga: FA 1.179,4 Ej 4.047 ARA 215,6

Totales: Pasajeros 9.729 Carga 5.442 Tn

Horas Voladas: FA 2.047:00 AA 293:25 AU 15:40.

Aterrizajes en Malvinas: 483.

5º) Traslados del CAT desde 16 Jun al 28 Jun 24:00 (Repliegue):

Pasajeros: FA 2.618 Ej 11.364 ARA 161

Carga: FA 636,2 Ej 185,8 ARA ---

Totales: Pasajeros 14.143 Carga 826 Tn.

Horas Voladas: FA 715:55 AA 17:25 AU 47:59.

15. El detalle de los traslados realizados se encuentra en el Diario de Guerra del periodo, como asimismo los resumenes de las tareas cumplidas por las empresas aerocomerciales AA y AU se agregan como Anexos "[illegible]AVO" y "CHARLIE" respectivamente.

III - METODOLOGIA DE TRABAJO EMPLEADA.

16. Implementado el CAT se aplicó la siguiente metodología de trabajo:

1º) Canales de Enlace: Se establecieron comunicaciones telefónicas directas con: CAE, EMC, FAS, Comando de Defensa y Comando de Defensa SUR.

2º) Los requerimientos se encaminaron según lo siguiente:

a) FA: Recibidos por mensaje desde CAE, FAS u otras Unidades.

b) Ejército: A través EMC de acuerdo a prioridades que este mismo organismo fijaba (Mensaje o Requerimiento Escrito), el cual se compatibilizaba con 1 Oficial Jefe de Ejército que permaneció en el CAT durante todo el periodo.

c) ARA: A través del EMC (Mensaje y Requerimiento Escrito).

3º) Fijadas las disponibilidades de material aéreo y determinadas las tareas y vuelos a realizar, telefónicamente para acelerar las coordinaciones, se informaba a los AADD previstos las operaciones y se formulaban los requerimientos de apoyo para los aviones de transporte.

4º) El Centro Coordinador de Cargas (CCC) mantenía actualizada la situación de requerimientos pendientes, preveía el tipo de avión posible de acuerdo al tipo de carga y la cantidad de vuelos; realizando, una vez definidos los vuelos a realizarse, las coordinaciones con usuario y destino.

5º) La División Operaciones Predispuestas mantenía el control de los aviones disponibles para evaluar el pleno empleo de los mismos y al mismo tiempo actuar como coordinación de los requerimientos a las emplesas aerocomerciales, tipo de avión, cantidad de vuelos, itinerario y detalle de los medios a trasladar. Confirmadas las tareas a realizar, confeccionaba las OTAS ordenando la ejecución de los vuelos.

6º) La División Operaciones en Desarrollo, controlaba las tareas en desarrollo, realizando las coordinaciones relacionadas con inconvenientes que se pudieran presentar una vez iniciada la tarea, manteniendo contacto con Operaciones Predispuestas para asegurar el empleo de los aviones no bien finalizada la tarea.
Asimismo confeccionaba y mantenía actualizada la documentació secreta que se debía entregar a cada Comandante de Aeronave y que contenía todas las instrucciones especiales de operación en cada aeropuerto: frecuencias, indicativos, corredores, etc.

7º) La Sección Estadística y Documentación realizaba el control del total de horas de vuelo diarias cumplidas cumplidas y el total de personal y material trasladado. Asimismo debía servir como elemento receptor de todo mensaje y documentación tramitada (Esta última parte no se implementó por falta de personal, pero es de real importancia para mantener el

control de la documentación en trámite y asegurar la recepción segura de cada documento o mensaje por parte del responsable correspondiente.

8º) Con las empresas aerocomerciales se establecieron coordinadores que recibían los requerimientos del CAT y ponían en ejecución los vuelos a través de los mecanismos internos de las empresas. El CAT confeccionaba para estos vuelos las OTAS correspondientes para control y al mismo tiempo como referencia para los Comandantes de Aeronave, ya que estos dependían operativamente de la empresa. En Anexos "DELTA" y "ECO" se agregan copias de las Actas de Acuerdo de Tarifas con cada una de ellas.

9º) Se agrega como Anexo "FOXTROT" los formularios más importantes empleados en el CAT y el objeto de cada uno de ellos.

IV - OBSERVACIONES SURGIDAS DE LAS OPERACIONES DESARROLLADAS.

17. Si bien el funcionamiento del Comando Aéreo de Transporte fué normal, es conveniente estructurar cada Organismo y el Estado Mayor con el personal establecido en tiempo de paz de acuerdo a los planes vigentes, a fin de asegurar una máxima eficiencia de todo el sistema sobre el cual recae la responsabilidad ineludible del Transporte Aéreo en un conflicto y que puede ser tan limitativo como el desarrollo del mismo.

18. En 1978 y en el presente conflicto quedó ampliamente demostrado que el volumen y la cantidad de medios a trasladar, supera ampliamente los medios disponibles a tal efecto, por lo menos en razón a la oportunidad del traslado. En consecuencia resulta necesario que las prioridades en los movimientos se fijen a un máximo nivel de la Conducción Estratégica Militar (EMC) para todas las Fuerzas. En este caso se vieron situaciones en donde el CAE y/o la FAS solicitaba traslados con primera prioridad y en forma paralela y simultánea el EMC fijaba la misma prioridad para otros requerimientos de Ejército o Armada, superando la suma de ambos el material aéreo disponible.

19. Resulta necesario tener asignados desde tiempo de paz los pilotos para cada tipo de avión que permanecerán disponibles totalmente para vuelo a los efectos de conocer realmente las posibles deficiencias existentes. Es de hacer notar que las listas de pilotos adscriptos disminuye notablemente por causa de ser requerido el personal para cubrir cargos que se relacionan con el posible conflicto.

20. De ser posible el Organismo Operaciones de la I Brigada Aérea debe mantenerse separado del Departamento Operaciones del EM del CAT ya que uno es ente coordinador y ejecutor a nivel Unidad y al otro le corresponde el nivel de planificación, coordinador entre usuarios y seguimiento de la acción.

21. Resulta necesario implementar un sistema de comunicaciones que permita y asegure una red de enlaces rápidos con las Unidades Operativas de la Fuerza, con las Unidades normales de tiempo de paz y con los Comandos respectivos a fin de asegurar rápidas tomas de decisión a través de enlaces inmediatos, formulación de requerimientos y/o confirmación de existencia de carga y sus características para carga y descarga.

22. El CAT debe mantener enlace con su material aéreo en forma permanente y con empleo de radioconversación en especial en los aviones de mayor porte (C-130 y B-707) a efectos de proceder a variación de itinerario, carga o prioridades. Esto resulta de capital importancia cuando los vuelos de largo itinerario y/o duración (18 a 24 o más horas). Con relación a este tema la implementación de novedades a través del sistema Punto a Punto instalado desde las Unidades operativas con la FAS o CAE no pudo ser empleado por los medios aéreos de transporte, ya que se encontraban saturados por comunicaciones propias de dichas unidades.

23. Con relación al material de apoyo, se observaron las siguientes deficiencias generales:

1º) Las plataformas de los aeropuertos no permiten una operación segura y ágil de varios aviones de transporte: GAL, CRV, TRE.

2º) Otros no tienen una suficiente dimensión para una operación de mediana envergadura: GRA, SCZ, SJU, ADO.

3º) En tiempo de guerra los Organismos Terminal Aérea y Seguridad de Vuelo deben incrementarse en su magnitud, ya que las necesidades de personal y material para la operación y estacionamiento de aeronaves se incrementa bruscamente y se realiza durante las 24 horas.

4º) Es necesario incrementar los elementos de carga de los aviones (pallets, elementos de amarre, redes, etc.) ya que la falta de los mismos incrementó la duración de los tiempos en tierra, saturó el estacionamiento de aviones y en conjunto redujo la capacidad de transporte por día disponible.

5º) Por razones de empleo de los aviones C-130 en tareas más críticas, se incrementó el empleo de aviones B-707 cargueros lo cual permitió una mayor libertad de movimientos y capacidad de transporte; si bien es necesario contar con mayor número de equipos de carga para este material que nos asegure la operación de carga en todos los aeródromos en que este tipo de avión puede operar.

24. El hecho de mantener un elemento coordinador permanente de Ejército en el CAT demostró que esto permite agilizar en gran medida las coordinaciones a realizar, asegura el correcto desarrollo de la acción del usuario con el transportador, y genera en el usuario un mayor conocimiento de los reales problemas que se presentan en el transporte aéreo. En razón de lo mencionado puede resultar muy efectivo el mantener en el CAT a equipos de personal de Ejército y Armada que actúen como enlace de sus Fuerzas con el Comando a efectos de la definición final sobre horarios, tipos de avión a emplear, forma de embarque, control de la carga, etc.

I BRIGADA AEREA

SECRETO

RH
3111192
3110661

MOVIMIENTO DE TRANSPORTE AEREO

Nº DE ORDEN TAREA	Nº DE TIZA	TIPO DE AVION	LUGAR DE PARTIDA	DIA Y HORA DE DESPEGUE	TAREA	LUGAR DE ATERR.	DIA Y HORA DE ATERR.	DIA Y HORA DE DESPEGUE	RECUPERACION LUGAR	RECUPERACION HORA	OBSERVACIONES
1	3	C-130H	PAL	310900	Carga 1 BELL 212 EN MOR	MOR	310915	311130	PAL	311145	Completa carga de apoyo Tec para C-130
2	12	F-27	PAL		Alerta en PAL PARA APOYO POCARA A PARTIR D 0000 ~~de RTA~~ a ~~CRV~~	RTA					
3	1	C-130H	PAL	D-1 2000	Traslada material TAC MA 1	CRV	D-1 2300				
4	2	C-130H	PAL	D-1 2000	Traslada Radar Movil 1a Parte	CRV	D-1 2300				
5	3	C-130H	PAL	D-1 2100	Traslada Bell 212 y Apoyo TEC C-130	CRV	D-1 2400				
6	4	C-130H	PAL	D-1 2200	Traslada Radar movil 2a Parte	CRV	D 0100				
7	5	F-28	PAL	D 0000	Traslado avión y personal GOE 24 h	CRV	D 0215				
8	6	F-28	PAL	D 0215	Traslado avión	CRV	D 0430				
9	7	F-28	PAL	D 0230	Traslado avión	CRV	D 0445				
10	8	F-28	PAL	D 0245	Traslado avión	CRV	D 0500				
11	9	F-27	PAL	D-1 2030	Traslado de avión para B y B	CRV	D 0030				Escala Tecnica EPO si es necesario Bodega disponible para material C 130 y TAC
12	10	B-707	PAL	D 0630	Traslada tripulac. C-130 H CRV-GAL Apoyo Tec C-130 para CRV	GAL	D 1000				Escala en CRV descanso Trip. C130 - Permanece en GAL a REQUERIMIENTO
13	1	C-130H	CRV	D 0355	50 hombres Fza Aerea 15 hombres EJERCITO 2 Jeeps	MLV	D 0615	D 0705	CRV	D 0915	Cada av. permanece hasta el arribo del siguiente en Plataforma
14	2	C 130 H	CRV	D 0440	150 hombres EJERCITO	MLV	D 0700	D 0730	CRV	D 0940	"
15	3	C-130 H	CRV	D 0520	100 hombres EJERCITO 1 Jeep	MLV	D 0720	D 0750	CRV	D 1000	"
16	4	C 130H	CRV	D 0540	26 hombres EJERCITO 3 Jeeps	MLV	D 0740	D 0810	CRV	D 1020	"

SECRETO

IBRIGADA AEREA

MOVIMIENTO DE TRANSPORTE AEREO

Nº DE ORDEN	Nº DE TIZA	TIPO DE AVION	LUGAR DE PARTIDA	DIA Y HORA DE DESPEGUE	TAREA	LUGAR DE ATERR.	DIA Y HORA DE ATERR.	DIA Y HORA DE DESPEGUE	RECUPERACION LUGAR	RECUPERACION HORA	OBSERVACIONES
7	5	F-28	CRV	D 0630	45 hombres de EJERCITO	MLV	D 0805	D 0825	CRV	D 1010	PAL 1400
18	6	F-28	CRV	D 0645	45 hombres de EJERCITO	MLV	D 0820	D 0840	CRV	D 1025	PAL 1730
9	7	F-28	CRV	D 0700	45 hombres de EJERCITO	MLV	D 0835	D 0855	CRV	D 1040	A confirmar ?
20	8	F-28	CRV	D 0715	45 hombres de EJERCITO	MLV	D 0850				Permanece en MLV
21	1	C-130H	CRV	D 1015	26 hombres de EJERCITO 3 Jeeps	MLV	D 1215	D 1245	GAL	D 1440	
2	2	C 130H	CRV	D 11:30	Material TAC y [illegible]	MLV	D 1330	D 1430	CRV	D 1640	
3	3	C-130 H	CRV	D 12:40	Trasl. RADAR MOVIL 1ª PARTE	MLV	D 1440	D 1700	CRV	D 1910	Recupera a PAL CRV 2030 PAL 2330
24	4	C-130 H	CRV	D 1515	Trasl. RADAR MOVIL 2ª PARTE	MLV	D 17:15	D 1930	CRV	D 2140	Recupera a PAL CRV 2240 PAL 0140
5	1	C 130 H	GAL	D 1805	Traslado AA / Pucará	MLV	D 19 45	D 2200	CRV	D+1 0010	
26	2	C 130 H	CRV	D 2015	Bell 212 y resto equipamiento GOE	MLV	D 2215	D+1 0030	CRV	D+1 0240	
7	9	F-27	CRV		ALARMA EN CRV a 10' entre 04:00 y 05:00						
8	9	F-27	CRV	D 0500	Apoyo ByR y comunicaciones	CRV	D 1000	—	—	—	
9	9	F-27	CRV		Permanece en Alerta a 30' apoyo ByS entre las 10:00 y 24:00 (DIA D)						
30	11	KC 130	PAL	D-1 2300	T. Avión para REV y ByS Escala en CRV PAL-CRV Material JIRAFA y TAC	GAL	D 0400				Permanece en Alerta 30' para ByS y 0100 para REV - finalización a confirmar.
31	13	G II	PAL	D-1 2000	A disposición para enlace Tras Aux	GAL	D 0300				Esc. Tec en TRE Permanece a disposic en GAL a 0100 para despegue -
32	14	B-707 CARGUERO	PAL	D 0000	PAL-GAL Apoyo Pucará PAL-CRV Rodas 3ª Parte 13 TANQUES PLASTICOS - 12 Pallets C-130 T/S - Apoyo PUCARA - 10 TAMB. JP1 LLENOS -	GAL	D 0300	D 0530	D0630	CRV -	Regresa a PAL
33	15	F-27 TC-78	PAL	D "H"	T/ 2 TERMOS LOX - BAÑOS DE CAMPAÑAS Y APOYO TEC PUCARA	CRV	H				

SECRETO

I BRIGADA AEREA

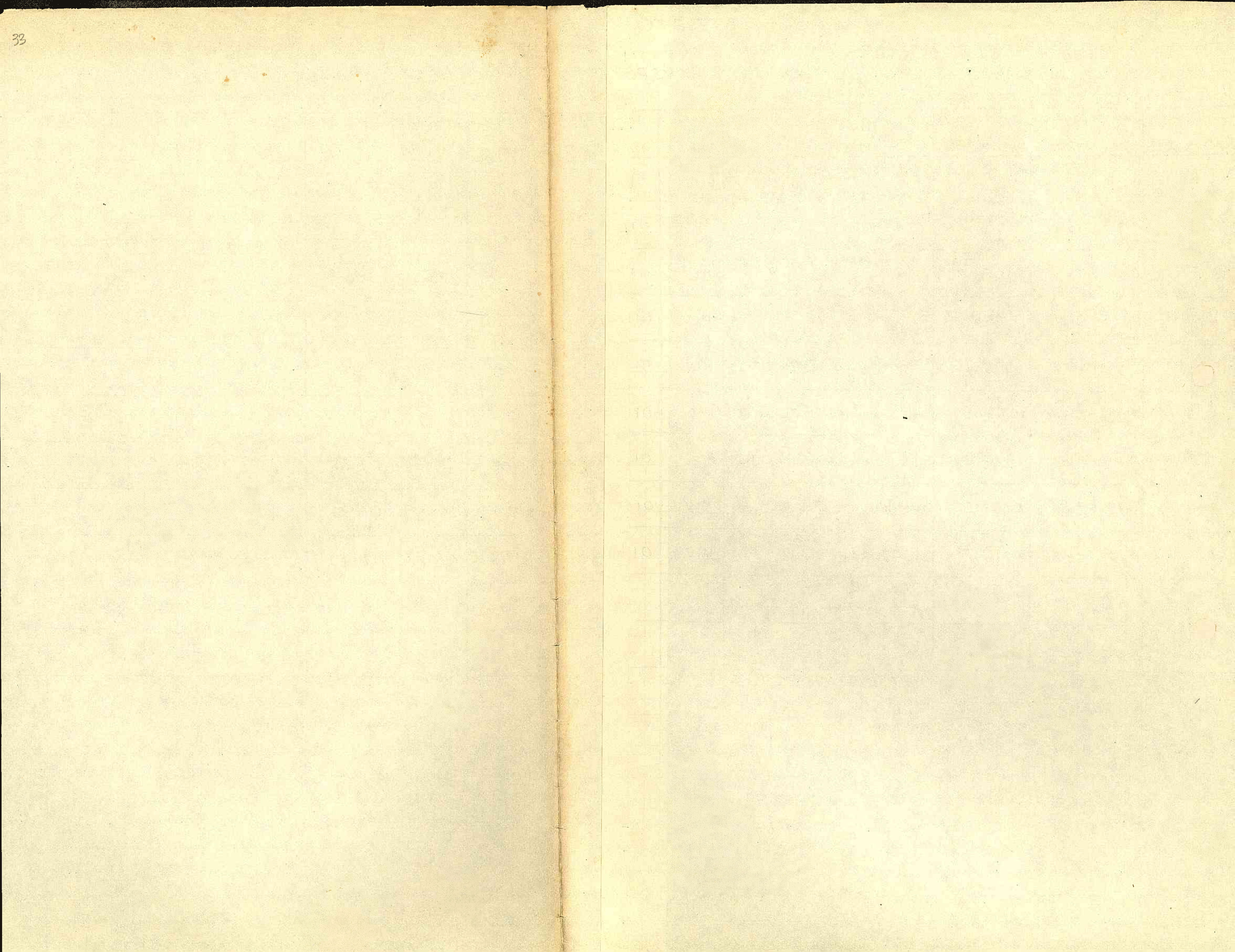
MOVIMIENTO DE TRANSPORTE AEREO FUERZA EJERCITO

Nº DE ORDEN	Nº DE TIZA	TIPO DE AVION	LUGAR DE PARTIDA	DIA Y HORA DE DESPEGUE	TAREA	LUGAR DE ATERRIZ	DIA Y HORA DE ATERRIZ.	DIA Y HORA DE DESPEGUE	RECUPERA A	DIA Y HORA LLEGADA	OBS.
1	1	C-130	CRV	010355	15 Hombres EJERCITO 50 " FZA AEREA 2 Jeeps EJERCITO	MLV	010615	010705	CRV	010915	
2	2	C-130	CRV	010440	150 Hombres EJERCITO	MLV	010700	010730	CRV	010940	
3	3	C-130	CRV	010520	100 Hombres EJERCITO 1 Jeep "	MLV	010720	010750	CRV	011000	
4	4	C-130	CRV	010540	26 Hombres EJERCITO 3 Jeeps	MLV	010740	010810	CRV	011020	
5	5	F-28	CRV	010630	45 Hombres EJERCITO	MLV	010805	010825	CRV	011010	
6	6	F-28	CRV	010645	45 Hombres EJERCITO	MLV	010820	010840	CRV	011025	
7	7	F-28	CRV	010700	45 Hombres EJERCITO	MLV	010835	010855	CRV	011040	
8	8	F-28	CRV	010715	45 Hombres EJERCITO	MLV	010850	010910	CRV	011055	
9	1	C-130	CRV	011015	26 Hombres EJERCITO 3 Jeeps	MLV	011215	011245	GAL	011440	

NOTA: Día "D" será confirmado por MENSAJE.

Buenos Aires, 28 de marzo de 1982

[signature]



OPERACION de RECUPERACION

ALISTAMIENTO, DESPLIEGUE — D-1 — 4 C130 / 4 F28 / 1 F27 / 1 GII

ASALTO — D

SOSTENIMIENTO — D+2 al 18-ABR

MOVIMIENTO DESDE EL ORIGEN A AD de CONCENT

PAX 37.325 CARGA 9088 Tm

ABR

MOVIMIENTO ENTRE EL AD de CONCENT y MLV

PUENTE AEREO

TOTAL GRAL 51378 (342/737) 9914 Tm 8020 hs

AMR ANTES 1º MAYO 420 — 991 Vag ESPEC — (140 SAL)

T. SAL a TIL x VUJ — 4010 ...

REABAST.: 279

CERCO AEREO T: 53/31 ABR 2 LANZ 21 FALLIDOS

6 EXPLO

435 Tm 514 PAX 264 HER.

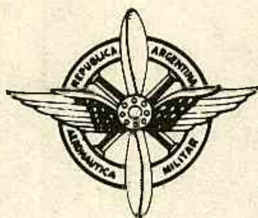
I BRIGADA AEREA — ASALTO

CAT 06-ABR — SOSTENIMIENTO

GRUPO CAT CRV 15/29 ABR PUENTE AEREO

(ÚLTIMO BUQUE 15-IV)

01-MAY / 15-JUN



El Director de la Escuela de Aviación Militar tiene el agrado de invitar a Ud. a la Exposición que sobre Temas de interés para los integrantes del Centro de Egresados del Curso de Trascendencia del Poder Aeroespacial Nacional desarrollará el Secretario General de la Fuerza Aérea, Brigadier D. José Antonio JULIA y personal de su dependencia, el viernes 13 de Junio de 1986 a las 20:00 horas en el Aula Teodoro Fels de este Instituto.

Asimismo, se encontrará presente el señor Comandante de Instrucción Brigadier D. Ivar DELMAR COTELO.

Con posterioridad se prevé la realización de una cena coloquio en el Quincho del Casino de Oficiales.

Le saluda atentamente.

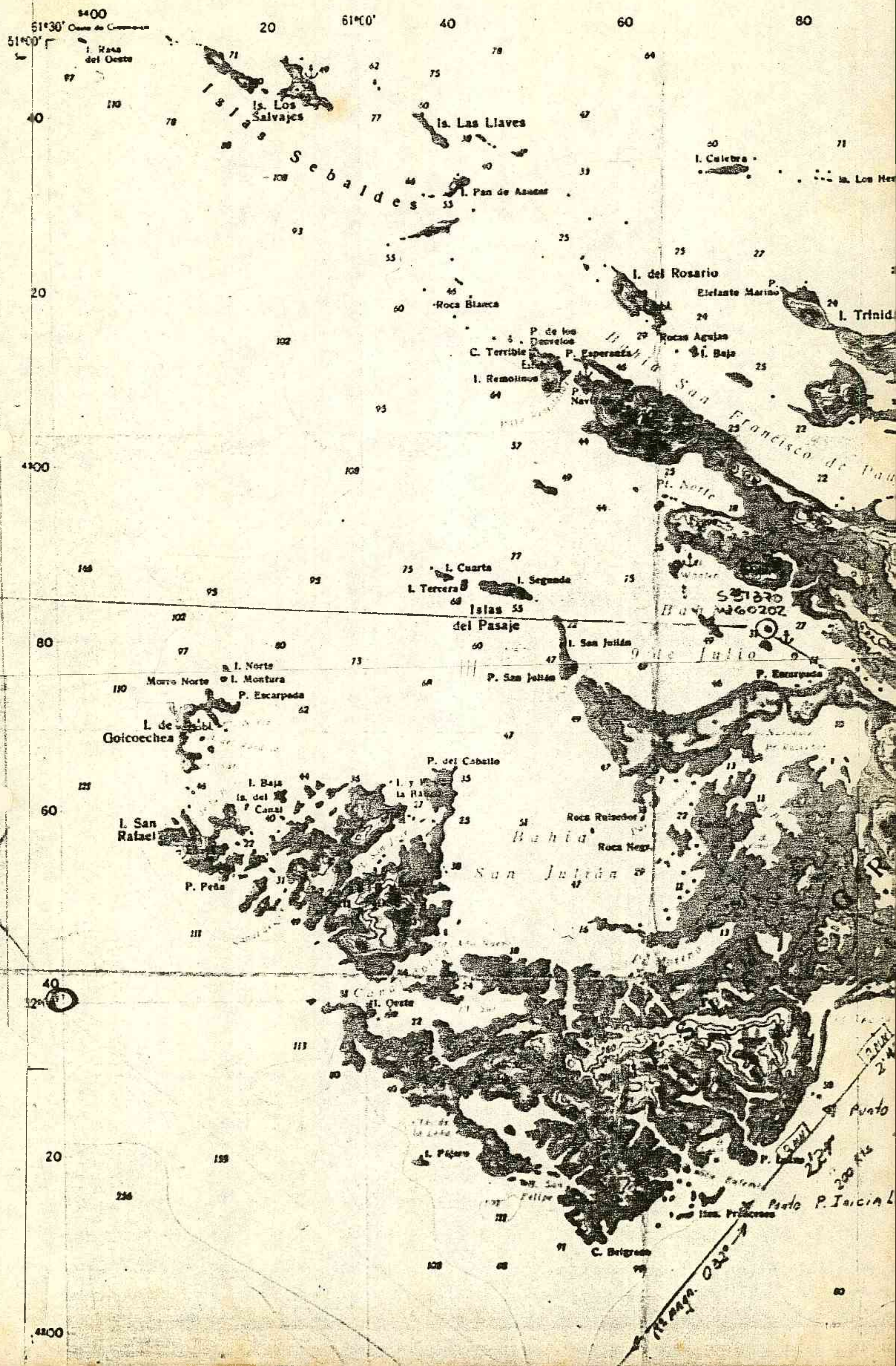
CORDOBA, 02 de Junio de 1986

Brigadier D. Juan Claudio CORREA
Director Escuela de Aviación Militar

R.S.V.P.
Antes Jue 12-Jun -86
T.E 61961 – 80-0906

EJERCITO ARGENTINO

INSTITUTO GEOGRAFICO MILITAR



TERRITORIO NACIONAL DE LA TIERRA DEL FUEGO, ANTARTIDA E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR

ISLAS MALVINAS

60°00'
20
40
60
59°00'
80

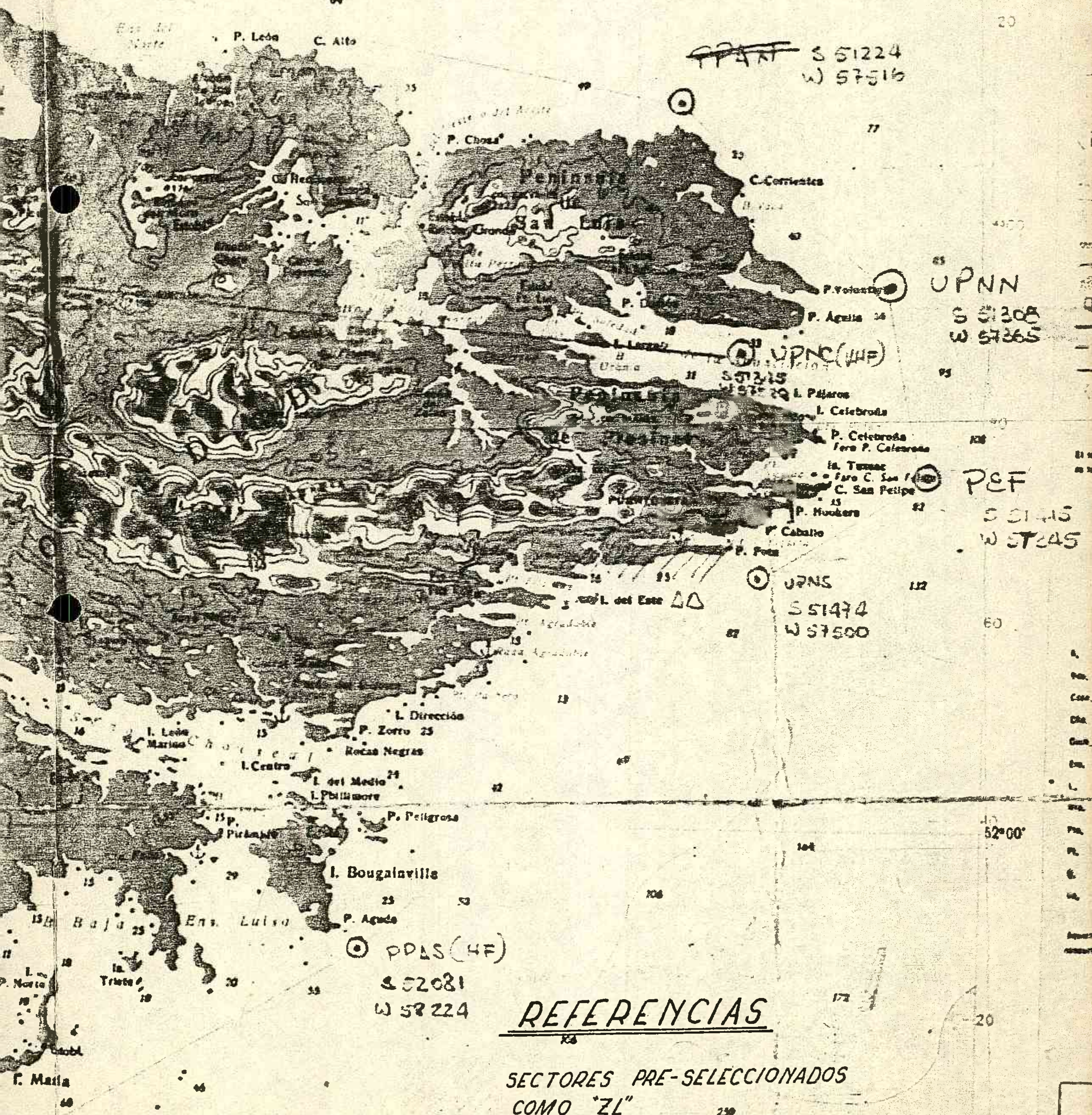
I. Los Hermanos
I. Blanca
I. Rasa
I. Trinidad
I. Vigia
Remolinos
C. Leal
S 51 15
W 57 75
Enz. del Noroeste
I. del Este
I. del Rio
P. Roca Blanca
S 51 28
W 59 100
P. Hospital
Federal
Pt. Howard
S 51 52 22
W 59 44 6
Pt. Peña Blanca
I. Grande
I. Oeste
Punto de deducción
I. Calista
Punto INICIAL
I. Aguila
Centras
P. Oeste
I. Jorge
P. del Toro
P. Marsopa
I. Mayor
I. Chica
P. Norte
Is. Triste
I. Maria
B. Baja

SUR

CARTA TOPOGRAFICA
HOJA 3260
PROYECCION CONFORME GAUSS-KRUGER
COMPILACIÓN AÑO 1973

80 | 58°00 | 20 | 40 56°00' | 60 | 57°30' 51°00'

S 51185
W 57675



CARTA TOPOGRAFICA

HOJA 5260

PROYECCION CONFORME GAUSS-KRÜGER

COMPILACION: AÑO 1979

40
58°00'

60

57°30'
51°00'

SIGNOS CARTOGRAFICOS

PUERTO STANLEY

Bahia Fox

Campo Verde

El territorio representado en esta hoja está comprendido en el régimen de la ley Nº 12913 de Zonas de Seguridad.

ABREVIATURAS

Aquellos signos y abreviaturas que figuran en la carta y no están en las referencias, consultarlos en el Reglamento "Signos Cartográficos" R. C. 56-100 y sus posteriores rectificaciones.

C. Corrientes

P. Voluntario

P. Aguila

UPNN
S 51308
W 57365

PPAR
S 51224
W 57516

UPNC (WF)

I. Pájaros

I. Celebroña

P. Celebroña

Faro P. Celebroña

Is. Tussac

Faro C. San Felipe

C. San Felipe

P. Hookers

P. Caballo

P. Foca

PEF
S 51?45
W 57?45

UPNS
S 51474
W 57500

del Est

52°00'

...RENCIAS

PRE-SELECCIONADOS

...L"

DIVISION POLITICA

DEP.
ISLAS DEL
ATLANTICO SUR